物流にちょっかいを出す前に道路局がすべきこと

東京外かく環状道路は都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの高規格幹線道路です。西側の東京区間（関越～東名、以下「外環」）16．2kmについては2002年からPI外環沿線協議会が行われ、江崎は現在もPI委員として交通を中心とした分析を続けています。

1．事業者が考える課題

高速道路や一般道路ではない

外環は、国内で初めてPI（Public Involvement、市民参加）方式を導入したことから、PIはどうあってほしいかについても考えてきましたが、国土交通省は不適切な表現を用いて市民の誤解を招くだけでなく、物流現場の思いも本当に聞いているのかと疑問を抱いてきました。1)

荷主や運送事業者が貨物輸送に関して考えている課題は、高速道路や一般道路の整備よりも、高速道路料金が割高であること、輸送時間がかかり時間が読めないことが圧倒的に多くなっています（図1）。物流事業者にとっての優先順位に反して「効率的な物流ネットワークの強化」という名目で巨額の道路予算が当てられ、その負担は物流事業者が負う、という矛盾に陥っているように見えます2)。

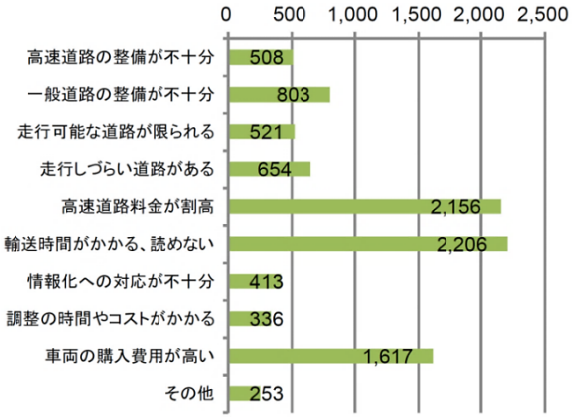

図1　企業の貨物輸送に関する課題認識

出典：第5回東京都市圏物資流動調査（企業アンケート調査）
東京都市圏交通計画協議会「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」2015.12

2．総合物流施策大綱への期待と失望

2-1　徐々に変化しつつあった国交省

しかし2015年12月の答申「今後の物流政策の基本的な方向性等について」や、2016年10月施行の改正物流総合効率化法など、ここ数年で徐々に変化し、今年2月に検討開始した次期「総合物流施策大綱」は重要な転換点になると思われ、その経過を見守ってきました。

2-2　従来型の内容に逆戻り

第4回検討会までに出された事業者団体等ヒアリング資料や事業者委員の発言からはモーダルシフト中心の提言になると思われました。ところが6月1日の第6回検討会に出された提言素案に突然「三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網の整備」が登場しました。

そこで気になるのは事務局として名を連ねている道路局企画課道路経済調査室の存在です。

3．道路経済調査室へ言いたいこと

3-1　基礎データに１２年前のデータを使用

図2は、入手した現況OD表と将来OD表から外環に関連する主要区間の交通量を抽出し合計したものです。実績は1999年・2005年で14万台減少した後2010年は横ばい、2030年に23万台増加するという推計値と大きく乖離しています。

図2　外環利用区間の
実績・推計交通量（全車）

道路交通センサスOD表から「平成20年度東京外かく環状道路交通分析検討業務報告書」2009.3 掲載の外環本線利用交通の内訳に基づき抽出し合計したもの。2030年は2005年ベースの将来OD表の値。現況OD表（実績値）の傾向を反映すると、2010年ベースの推計値は大幅に減少すると思われます。

表1は外環事業評価の計算条件です。計画交通量は増加することになっており、どのような条件で配分計算されているのか、確認が必要です。また、基礎データに12年前の道路交通センサスが用いられているのは、いまだに2010年度ベースの将来OD表が作成されていないためです。止めているのは道路経済調査室です3)。

表1　外環事業評価の計算条件

	前回（2013 年）	今回（2016 年）
基礎データ	2005 年度道路交通センサス	2005 年度道路交通センサス
計画交通量	75,900～95,600 台/日	76,200～96,200 台/日
事業費	約1兆 2,820 億円	約1兆 5,975 億円
総便益（B）	約2兆 5,991 億円	約2兆 8,777 億円
総費用（C）	約1兆 1,480 億円	約1兆 4,996 億円
費用便益比	2．3	1．9

出典：関東地方整備局事業評価監視委員会 2016.5.19 資料 4-2-1

1）江崎＋ポンポコ『公共事業と市民参加』2007.6、学芸出版社
2）たとえば今年度、モーダルシフトはエネルギー対策特別会計から37億円の一部、外環は530億円。外環事業費約1兆6000億円のうち8600億円は通行料金で償還することになっています。事業費は今後さらに膨らむ見込みです。
3）関東地方整備局へ 2017.6.5 確認

喜多見ポンポコ会議（担当：江崎）
http://p-report.jpn.org

表2　外環延伸区間と既存道路のアクセス比較

資料	大泉～羽田空港		大泉～大田市場	
報告書				
	現況（首都高ルート）	約85分	現況（首都高ルート）	約82分
	現況（環八ルート）	約110分	現況（環八ルート）	約105分
	整備後（外環ルート）	約70分	整備後（外環ルート）	約76分
NAVITIME				
	現況（既存道路）	52分	現況（既存道路）	46分
結果	外環整備後より既存道路のほうが **18分の時間短縮**		外環整備後より既存道路のほうが **30分の時間短縮**	

出典：上段はパシフィックコンサルタンツ『H27外環交通分析検討業務報告書』2016.9、下段は NAVITIME

3-2　既存道路のほうが時間短縮

外環の事業評価資料作成元の報告書に、表2上段のような整備効果が掲載されています。ここでは2010年度道路交通センサスをベースとしていますが、2015年に開通した中央環状品川線を考慮しておらず参考になりません。そこでNAVITIMEを用いて現時点の既存道路ではどうか比較してみました。外環延伸区間より既存道路を利用したほうが時間短縮という結果になりました。

情報公開請求で入手したOD表や報告書はウェブサイト「PONPOKO REPORT」に掲載しています。どなたでもダウンロードしていただけます。

3-3　判断に足る適切なデータの提供を

このように見てくると、道路経済調査室が古いデータを使い続けているのは、事業が継続できないほど評価が下がるからではないか、道路利用が減少するのを恐れてモーダルシフトを阻もうとしているのではないかと疑いたくなります。経済効果、環境改善、渋滞緩和など他にも多くの疑問があります。物流にちょっかいを出す前に、まずは判断に足る適切なデータの提供をお願いしたいと思います。